





LA LETTRE DU RÉSEAU DES ÉCOLES FRANÇAISES DE kite









LE MOT DU PRÉSIDENT

Afin de répondre aux besoins des professionnels, la commission des écoles de kite de la FFVL a décidé de créer une lettre électronique à destination de l'ensemble des écoles de kite de la fédération.

L'objectif est donc de participer au renforcement de l'animation du réseau des écoles, de valoriser le label et les écoles EFK et de répondre aux besoins d'informations des professionnels du réseau. L'idée est de faciliter la communication entre les écoles de kite et la FFVL afin de créer une interactivité et se rapprocher ainsi de vos attentes. Dans cette optique, vous pouvez y participer si vous souhaitez traiter un article ou une question en particulier.

Vous êtes des acteurs essentiels du développement du kite en France. À l'avenir, nous pourrons mieux travailler si nous construisons ensemble un réseau plus fort.

Éric Garnier
Président de la commission des Écoles de kite

Lettre n° 6
Juillet-Septembre 2012



Directeur de publication :
Matthieu Lefeuvre – CTN FFVL

Rédaction :
Membres de la commission des écoles Kite et de la Direction Technique Nationale Kite

Contact/Proposer un article :
marilyn@ffvl.fr

















1. LES BRÈVES DU RÉSEAU EFK

❑ Actualités



• LETTRE DU RÉSEAU DES ÉCOLES ET MONITEURS DE VOL LIBRE

Le réseau des écoles et moniteurs de vol libre vient de mettre en place **une lettre d'information** qui contribuera certainement à renforcer l'animation et l'accès à l'information de tous les enseignants de parapente et de delta.

↳**Pour en savoir plus : consulter la lettre**



• RENOUVELLEMENT DES LABELS EFK

Début octobre, les DTE des écoles de kitesurf de la métropole vont recevoir un mail qui les invitera à mettre à jour leur fiche école dans le cadre de la procédure de demande de renouvellement du label 2013. Cette année, les chartes ont été modifiées sur deux points :

- Charte école FFVL : point concernant le matériel (voir article sur le sujet)
- Charte complémentaire EFK : point sur le taux d'encadrement (voir présentation du nouveau kite'Pass) en relation avec les niveaux

Nous comptons sur votre diligence pour **remplir le plus rapidement possible votre fiche école et faire des retours à la commission au travers de votre bilan**. La pertinence du label EFK et l'orientation des projets à venir pour le réseau dépendent de votre investissement sur ce sujet.

↳**Pour en savoir plus : marilyn@ffvl.fr**



• ÉTAT DES LICENCES AU 20 SEPTEMBRE 2012

Au 20 septembre 2012, la FFVL comptait un total de 37 866 licences dont 12 504 licences kite soit **33% du total des licences FFVL**.

Type de licence kite	Chiffres 2011	Données au 20/09/2012
Licence pratiquant	6 058	6 127
Licence jeune	564	501
Licence élève année	2 449	1 327
Titres de participation 6j	4 065	4 222
licence « scolaires » (groupe jeune)	308	327

• LICENCE DE FIN D'ANNÉE 2012

Avec le changement de contrat d'assurance pour la prochaine olympiade, les licences 2013 ne seront pas, comme vous y étiez habitués, disponibles au 1er octobre. Pour cette fin d'année vous allez continuer à délivrer les licences 2012 **en appliquant une réduction de 50 % sur le prix de la cotisation fédérale**. Les titres de participation 6 jours restent à l'identique et sont valables jusqu'à la fin de l'année. Un **courrier explicatif** vous a été adressé à ce sujet en date du 15 septembre.

Type de licence	Cotisation fédérale (- 50 %)	Assurance RC inchangée
Pratiquant Kite	30 / 2 = 15 €	9 €
Kite Jeune - (pratiquant -18 ans)	15 / 2 = 7,5 €	9 €
Elève kite année	20 / 2 = 10 €	5 €
Elève 6 jours - (Titre de participation)	7 €	3 €



↳**Pour en savoir plus : consulter le courrier aux écoles**

• HANDI CATAKITE

Comme déjà évoqué dans la newsletter EFK N°5, la FFVL propose aux moniteurs un stage de sensibilisation à la navigation en catakite et à l'accueil du public handicapé sur ce support, du **8 au 11 Octobre 2012 à Quiberon** (56).

↳**Pour en savoir plus : renseignements et inscriptions** jj.dousset@ffvl.fr.











• RASSEMBLEMENT FFVL : CONVENTION NATIONALE KITE 2012

Cette année la Convention Nationale Kite 2012 aura lieu à **Hyères,** dans le sud de la France, **du 17 au 18 novembre**.

Nous vous invitons à l'Espace Nautique le samedi matin dès 9 h dans les salles Port-Cros et Porquerolles afin de participer aux débats. Nous nous retrouverons également pour rencontrer et essayer le matériel des fabricants en partageant des moments de convivialités.*

*Pour les repas et les hébergements nous nous rendrons à l'UCPA, ** merci de penser à nous communiquer au plus vite votre participation.*

En espérant vous voir nombreux.



** Espace Nautique (Salles : Port Cros et Porquerolles) - Avenue Docteur Robin - 83400 Hyères*

*** UCPA - Centre de Hyères - Presqu'île de Giens - 4 avenue de la bergerie - 83400 Hyères*

↳**Pour en savoir plus :** marilyn@ffvl.fr

❑ En kiosque

ÉNOS EXPÉRIENCES

ÉNOS Expériences est un outil de recueil et de partage des expériences du réseau européen des sports de nature. Les expériences recensées sont portées par les acteurs contribuant au développement maîtrisé de ces activités.

↳**Pour en savoir plus : consulter le site**



SURFRIDER : OUTILS PÉDAGOGIQUES

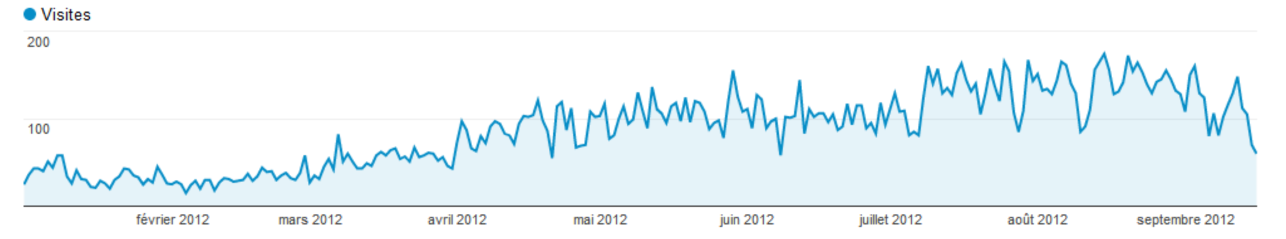
Surfrider foundation réalise des outils pédagogiques destinés aux enseignants, éducateurs, animateurs de centres de vacances et centres de loisirs ou toute personne souhaitant sensibiliser les jeunes à la protection de l'environnement

↳**Pour en savoir plus : consulter le site**

2. COMMUNICATION

• COMMUNICATION ET FRÉQUENTATION DU SITE EFK.FR

Entre le 1er janvier et le 16 septembre 2012, le site efk.fr a reçu 22 797 visites et **18 269 visiteurs** dont **79,16 % de nouveaux visiteurs**. On peut ainsi constater une nette augmentation de plus de 4 000 visiteurs (18 269 visiteurs en 2012 contre 14 000 en 2011). La page « choisir une école » reste la plus consultée.



www.efk.fr

Comme nous avions pu le présager dans la lettre EFK n°5, **l'impact du site efk.fr semble constituer aujourd'hui un réel avantage en termes de communication** pour la centaine d'écoles aujourd'hui labellisées.

↳**Pour en savoir plus : communication@ffvl.fr**

• CAMPAGNE PUB 2012

Á partir de l'expérience tentée l'année dernière, le réseau EFK a été **affiché sur différents supports Internet** comme le site Baston. La **campagne Adwords sur Google** a été renforcée et semble avoir porté ses fruits avec une nouvelle augmentation du nombre de visiteurs sur le site efk.fr.

La presse spécialisée reste un support classique avec 7 parutions réparties entre Kitesurf Magazine et Kite Boarder. Les visuels crées en 2011 et réutilisés en 2012 renvoient vers le site efk.fr.



↳**Pour en savoir plus : communication@ffvl.fr**

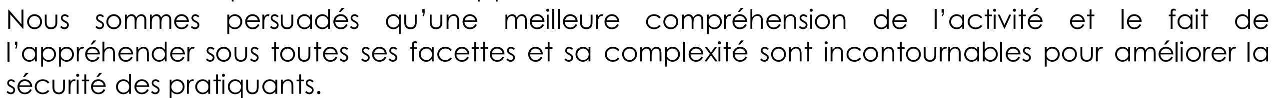
3. VIE FÉDÉRALE

•NOUVEAU KITE'PASS

Le projet vous a été présenté lors de la Convention à Gravelines. Ce **nouveau passeport de progression kitesurf** a été conçu suivant deux axes directeurs :

- Afficher plus clairement la conception fédérale de la progression en définissant des **niveaux de pratique**.
- Proposer une **approche plus complète** de l'activité (champs de compétence à développer) et donner des perspectives d'évolution au pratiquant en l'intégrant dans le tissu fédéral (école, club).

Ce nouvel outil nécessitera un temps d'appropriation car il demande, pour être vraiment utilisé comme tel, du temps consacré à l'élève pour faire l'aller / retour entre les situations vécues sur le terrain et les compétences à développer.



Nous sommes persuadés qu'une meilleure compréhension de l'activité et le fait de l'appréhender sous toutes ses facettes et sa complexité sont incontournables pour améliorer la sécurité des pratiquants.

Le document vous sera remis lors de la convention à Hyères et la saison 2013 sera utilisée pour recueillir des retours afin de le faire évoluer.



• CHECK-LIST SÉCURITÉ KITE : DIFFUSION



La F.F.V.L. et la Fédération des Industries Nautiques ont décidé d'élargir la **diffusion de la « check-list sécurité kite » à travers le réseau de distribution des fabricants**. Cette dernière a donc été éditée en 30 000 exemplaires et diffusée en direction des fabricants et distributeurs.



↳Pour en savoir plus : consulter l'article

• TÉMOINS D'ACCIDENTS

Dans le cas où vous seriez **impliqués ou témoins d'une situation à risque d'accident**, la commission sécurité et technique kite vous propose de lui en faire part en la résumant sur l'adresse secukite@ffvl.fr.

↳Pour en savoir plus : secukite@ffvl.fr



• COMPÉTITIONS NATIONALES ET INTERNATIONALES

☞ Étape française du champion d'Europe freestyle et race à la Baule du 27 au 30 septembre : **lien**

☞ Championnat de France de vagues sur l'île d'Oléron du 5 au 7 octobre avec une possibilité de report du 12 au 14 octobre en fonction des conditions météorologiques : **lien**

☞ Championnat du monde de race à Cagliari : **lien**

☞ Championnat de France de freestyle du 27 au 30 octobre à Saint Pierre la Mer : **lien**

☞ Dernière étape de l'AlpEnergie par GDF SUEZ Kite Tour / Championnat de France de Race du 27 au 29 octobre à Saint Pierre de Quiberon : **lien**

↳Pour en savoir plus : www.afck.fr

• CHAMPIONNAT DU MONDE ET DE FRANCE KITESPEED



Le championnat du Monde IKA et Le championnat de France FFVL de kitespeed se sont déroulés du 5 au 15 juillet aux Salin de Giraud. Les organisateurs, le club Delta Mistral Camargue, avaient trouvé un site propice à cette discipline au cœur de la Camargue et plus précisément sur le domaine des Salins du Midi. Six manches ont pu être courues permettant aux meilleurs de la discipline de se confronter après trois années sans championnats officiels. Le recordman du monde de la discipline, Rob Douglas, avait fait le déplacement. Le règlement IKA permettant de lancer les manches dans du vent plus léger que lors des tentatives privées, les conditions de course ont demandé du matériel bien spécifique et contrairement aux habitudes, c'est des planches de race que l'on voyait aussi prendre le départ.

↳Pour en savoir plus : consulter les résultats et la vidéo

RAPPORT SUR L'ÉVALUATION DES SYSTÈMES DE SÉCURITÉ EN KITE

Tests réalisés par le laboratoire de la Fédération Française de Vol Libre (FFVL)
en partenariat avec la Fédération des Industries Nautiques (FIN)
Juillet 2012

PRÉAMBULE

La grande majorité des systèmes de sécurité actuels permet de réduire (déclenchement de la sécurité primaire) ou d'annuler totalement (largage total par désolidarisation) l'effort de traction de l'aile afin que le pratiquant retrouve une situation de sécurité. Le travail continu des fabricants et l'apparition en 2005 de la norme AFNOR NF S52-503 ont permis de contribuer à l'évolution et l'amélioration de ces systèmes.

Aujourd'hui, en raison de l'évolution rapide du contexte de la pratique du kite et au regard de certains accidents récents, **la Fédération Française de Vol Libre (FFVL) en collaboration avec la Fédération des Industries Nautiques (FIN) et les fabricants participants** souhaite réengager une démarche d'amélioration des systèmes de sécurité en kite.

En effet, il est apparu opportun de s'interroger sur les causes liées aux problématiques de largage de l'aile d'aérotraction afin de mieux comprendre le rôle et l'importance du matériel et/ou de l'humain en matière d'accidentologie. Dans ce contexte et à travers une **démarche volontaire et collaborative des fabricants participants**, la FFVL et la FIN ont souhaité faire un état des lieux de certaines caractéristiques constituant les systèmes de sécurité commercialisés avec notamment les tests sous charge.

OBJECTIFS DES TESTS

Les objectifs sont :

- de **réaliser un état des lieux actuel des efforts de déclenchement et de libération sur les systèmes de sécurité existants**.
- d'engager une **démarche positive et collaborative** avec la FIN et les fabricants participants visant **à optimiser l'efficacité des différents systèmes de sécurité.**

Il est à noter que **cette campagne d'évaluation des systèmes de sécurité n'avait pas pour objectif de faire passer chaque système de sécurité « au crible » de l'ensemble de la norme afnor NF S52-503**.

Néanmoins, les mesures de référence pour les efforts de déclenchement et de libération ont été déterminés au regard du document d'origine de la norme AFNOR NF S52-503.

PÉRIODE ET LIEU DE RÉALISATION

Les essais ont été réalisés **par le laboratoire de test de la FFVL** entre le mois d'avril et le mois de mai 2012. L'analyse et le traitement des données ont été effectués au cours du mois de mai 2012.

ÉCHANTILLONAGE

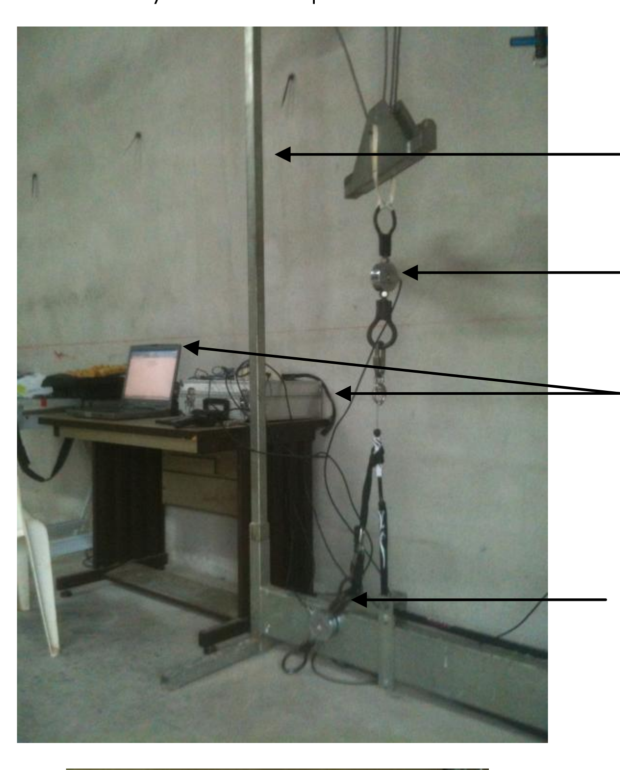
La collecte des systèmes de sécurité (barre complète, lignes, leash d'aile, manuel d'utilisation) a été réalisée au mois de mars par la Fédération des Industries Nautiques :

- **13 fabricants ont été contactés** : RRD, OZONE, NORTH, GAASTRA, F'ONE, TAKOON, CABRINHA, SLINGSHOT, NAISH, ZEEKO, GENETRIX, AIRUSH, BEST.
- **11 fabricants ont participé de manière volontaire à cette campagne** : NORTH, GAASTRA, F'ONE, TAKOON, CABRINHA, SLINGSHOT, NAISH, ZEEKO, GENETRIX, AIRUSH, BEST.
- Millésime des barres fournies (2012 ou 2013)
- **2 fabricants sur 11 disposent de la norme AFNOR NF S52-503**

PROTOCOLE

Les essais ont été réalisés sur **un système de sécurité** (déclencheur et libérateur) accompagné de son manuel d'utilisation.

❖ Moyens techniques



Bâti métallique équipé d'un treuil mouflé

Anneau dynamométrique pour mesurer les efforts appliqués à la barre

Chaîne de mesure pour enregistrer les efforts

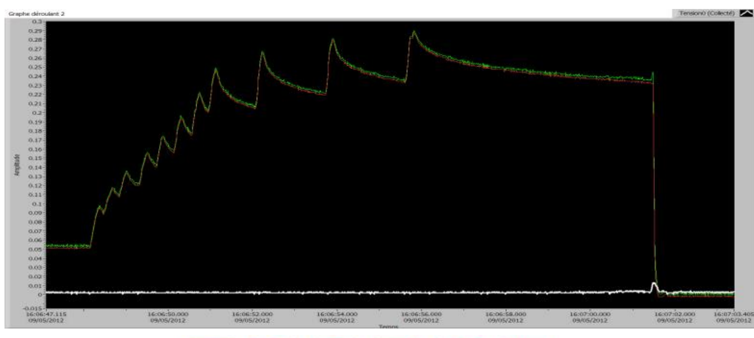
Anneau dynamométrique pour mesurer l'effort nécessaire pour actionner l'organe de commande



Un **étalonnage de la chaîne de mesure** est effectué avec un « anneau étalon » doté d'un comparateur à palpeur de déformation mécanique. Une première série d'essais est effectuée pour validation sur une barre « usagée » fournie à cet effet.

Mesure des efforts sur le déclencheur ou le libérateur

❖ Exemple de graphe de mesure



Courbe rouge = effort appliqué sur la barre,
Courbe blanche = effort sur le système de libération,
La courbe verte qui est la somme des précédentes ne nous concerne pas.
L'axe horizontal est la base de temps en heure minute seconde millième.
L'axe vertical, gradué en millivolts, représente l'amplitude de l'effort. Il convient d'appliquer un coefficient de 1,25 pour traduire la mesure en Kilogrammes (ex : 0,125 mV / 1,25 = 100 kg).





RÉSULTATS

Dans la mesure où cette campagne d'évaluation des systèmes de sécurité s'inscrit à travers une démarche volontaire de la part des fabricants, **les résultats sont présentés ci-dessous de manière anonyme**. Les résultats détaillés des tests « marque par marque » ont été fournis directement et individuellement aux fabricants.

- **TEST 1 : Force et temps de déclenchement sous charge du déclencheur :**

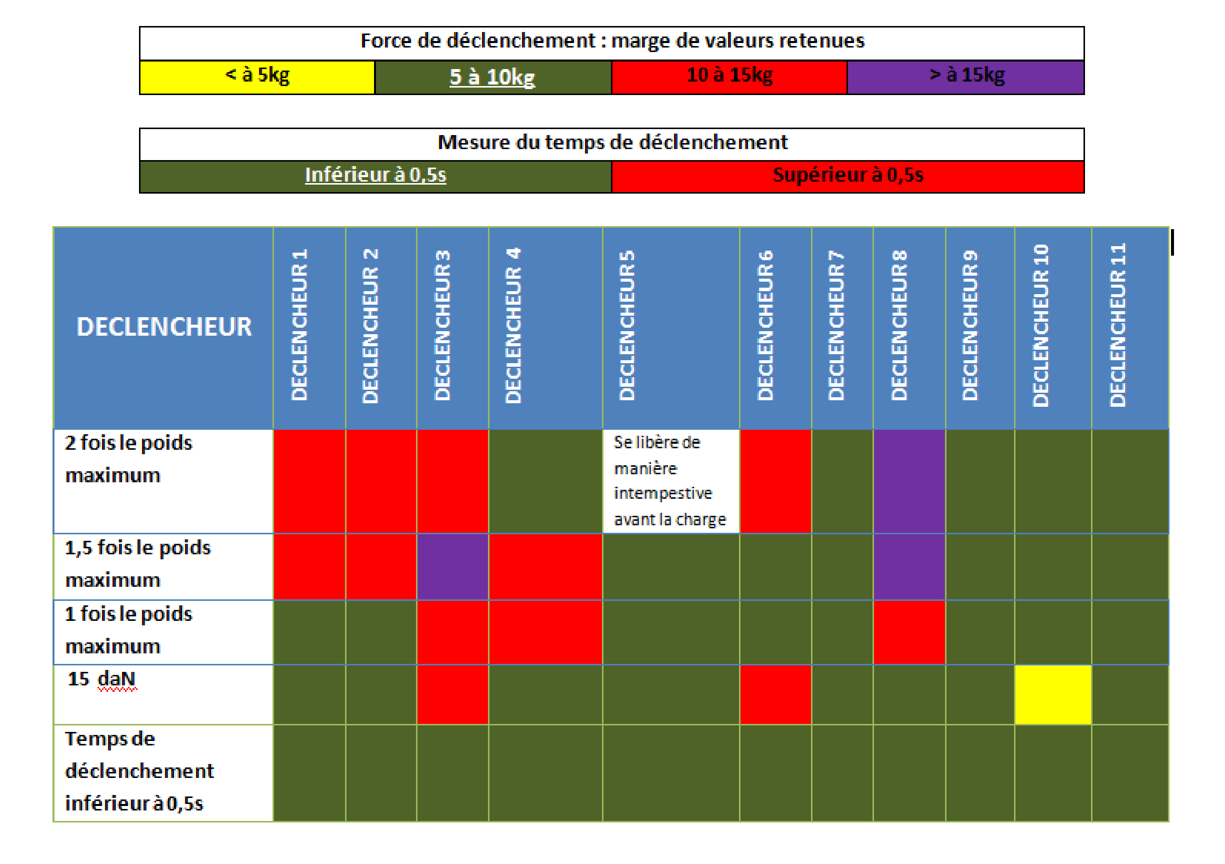
Objet du test :

☞ Déployer une force de déclenchement inférieure à 10 kg et un temps de déclenchement inférieur à 0,5 s

- 2 fois le poids maximum d'utilisation préconisé
- 1,5 fois le poids maximum d'utilisation préconisé
- 1fois le poids maximum d'utilisation préconisé
- 15 kg

Force de déclenchement : marge de valeurs retenues			
< à 5kg (jaune)	5 à 10kg (vert)	10 à 15kg (rouge)	> à 15kg (violet)

Mesure du temps de déclenchement	
Inférieur à 0,5s (vert)	Supérieur à 0,5s (rouge)



DECLENCHEUR	DECLENCHEUR 1	DECLENCHEUR 2	DECLENCHEUR 3	DECLENCHEUR 4	DECLENCHEUR 5	DECLENCHEUR 6	DECLENCHEUR 7	DECLENCHEUR 8	DECLENCHEUR 9	DECLENCHEUR 10	DECLENCHEUR 11
2 fois le poids maximum	rouge	rouge	rouge	vert	Se libère de manière intempestive avant la charge	rouge	vert	violet	vert	vert	vert
1,5 fois le poids maximum	rouge	rouge	violet	rouge	vert	vert	vert	violet	vert	vert	vert
1 fois le poids maximum	vert	vert	rouge	rouge	vert	vert	vert	rouge	vert	vert	vert
15 daN	vert	vert	rouge	vert	vert	rouge	vert	vert	vert	jaune	vert
Temps de déclenchement inférieur à 0,5s	vert	vert	vert	vert	vert	vert	vert	vert	vert	vert	vert

- **TEST 2 : Résistance à la surcharge du déclencheur :**

Objet du test :

☞ Montée en traction progressive du système entre 3 s et 6 s jusqu'à 3 fois le poids maximum d'utilisation préconisé

☞ Aucune rupture ne doit apparaître



4, rue de Suisse 06000 NICE / Tél.: 04.97.03.82.82 / Fax.: 04.97.03.82.83 / www.ffvl.fr
Agrément Jeunesse et Sports N° 75 S 131





Résistance à la surcharge du déclencheur	
Aucune rupture [vert]	Rupture [rouge]

DECLENCHEUR	DECLENCHEUR 1	DECLENCHEUR 2	DECLENCHEUR 3	DECLENCHEUR 4	DECLENCHEUR 5	DECLENCHEUR 6	DECLENCHEUR 7	DECLENCHEUR 8	DECLENCHEUR 9	DECLENCHEUR 10	DECLENCHEUR 11
3 fois le poids maximum	[vert]	[vert]	[vert]	Non aboutit : le déclencheur se libère de manière intempestive à 276 kg	Non aboutit : le déclencheur se libère de manière intempestive à 250 kg	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]

- **TEST 3 : Mesure de la force de déclenchement après test de résistance à la surcharge du déclencheur :**

Un test supplémentaire de « sensibilité à la fatigue » du déclencheur a été opéré à travers une mesure de la force de déclenchement après le test 2 de résistance à la surcharge du déclencheur.
Ce test semble avoir mis en évidence chez certains systèmes un effet de « fatigue » s'exprimant par une détérioration des valeurs initialement mesurées au regard du test 1 (augmentation, diminution ou stabilisation de la valeur initiale de force de déclenchement).
Néanmoins, ces résultats ne permettent pas aujourd'hui d'évaluer précisément la sensibilité à la fatigue des déclencheurs, des tests complémentaires semblent nécessaires pour confirmer ou infirmer ces résultats. Il a donc été décidé de ne pas présenter les résultats de ce test 3.

- **TEST 4 : Force et temps de déclenchement sous charge du libérateur :**

Objet du test :
☞Déployer une force inférieur à 10 daN et un temps de déclenchement inférieur à 0,5 s
- 1,5 fois le poids maximum d'utilisation préconisé
- 1fois le poids maximum d'utilisation préconisé
- 15 daN

Force de déclenchement : marge de valeurs retenues			
< à 5kg [jaune]	5 à 10kg [vert]	10 à 15kg [rouge]	> à 15kg [violet]

Mesure du temps de déclenchement	
Inférieur à 0,5s [vert]	Supérieur à 0,5s [rouge]

LIBÉRATEUR	LIBERATEUR 1	LIBERATEUR 2	LIBERATEUR 3	LIBERATEUR 4	LIBERATEUR 5	LIBERATEUR 6	LIBERATEUR 7	LIBERATEUR 8	LIBERATEUR 9	LIBERATEUR 10	LIBERATEUR 11	LIBERATEUR 12
1,5 fois le poids maximum	[rouge]	[rouge]	[rouge]	[vert]	[rouge]	[rouge]	[vert]	[vert]	[rouge]	[vert]	NON FOURNI	[vert]
1 fois le poids maximum	[vert]	[vert]	[rouge]	[vert]	[vert]	[rouge]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]		[jaune]
15 daN	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[jaune]	[vert]	[vert]	[jaune]	[vert]		[jaune]
Temps de déclenchement inférieur à 0,5s	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]	[vert]		[vert]

- **ARCHIVAGE**

Il est procédé à un archivage du système de sécurité et de son manuel d'utilisation pendant 5 ans.

CONCLUSION

On peut constater une nette amélioration des systèmes de sécurité depuis l'émergence de la norme AFNOR en 2005. Néanmoins, au regard des charges de traction pouvant survenir sur l'accrochage principal lors de la pratique et des évaluations des systèmes de sécurité effectuées dans cette campagne de test 2012, il semble nécessaire de poursuivre cette démarche positive et collaborative d'amélioration des systèmes de sécurité.
On peut notamment noter d'une part, que peu de fabricants disposent aujourd'hui de la norme AFNOR (qui est d'application volontaire) et d'autre part, que les évaluations effectuées présentent des résultats hétérogènes et ne semblent pas toujours répondre aux exigences de sécurité minimum (des déclencheurs et des libérateurs présentent des efforts de traction supérieure à 10 kg ou 15 kg pour différentes valeurs de charges).
Le résultat des évaluations effectuées nécessite néanmoins d'être nuancé et d'être poursuivi à travers une nouvelle campagne de tests.

Dans ce contexte, la Fédération Française de Vol Libre suggère à ses adhérents qu'une procédure d'urgence s'apprend et qu'il est nécessaire de l'aborder pendant les phases d'entraînement, qu'un système de sécurité doit être régulièrement vérifié et entretenu. Elle préconise pour tous un Autotest***** du déclencheur et du libérateur de leur propre système de sécurité.

La sécurité ne doit pas être uniquement fondée sur le fonctionnement mécanique d'un système.
En amont, il est nécessaire :
- d'avoir une bonne formation de base et un entraînement régulier,
- de posséder des connaissances et des compétences météorologiques suffisantes,
- de vérifier avant toute navigation les évolutions météorologiques prévisibles,
- de pratiquer en fonction de votre niveau de compétence technique, du site utilisé, du matériel employé, de votre état physique et mental du jour.

Le respect de ces exigences préliminaires évitera souvent la mise en œuvre d'une procédure de sécurité visant à réagir en urgence.

***Proposition pour la réalisation d'un Auto-test simple du système de sécurité:**
• Critères à prendre en compte :
- *traction nécessaire pour agir sur l'organe de commande (déclencheur et libérateur) : être capable de larguer sans déployer une force disproportionnée.*
- *fonctionnement et accessibilité de l'organe de commande : être capable d'atteindre aisément l'organe de commande*
- *rapidité de mise en œuvre : avoir un délai de déclenchement du largueur suffisamment court*

• Propositions pour la mise en œuvre d'un autotest simple de votre matériel :
Pendre la barre de pilotage équipée des pré-lignes sur un portique, une poutre ou une grosse branche d'arbre horizontale, et essayer de déclencher et/ou de vous désolidariser sous la charge de votre poids ou équivalent.
Si possible, refaire la procédure en doublant la charge.
Attention, ne vous mettez pas en danger lors de cette procédure !